



Primedba

na Nacrt plana detaljne regulacije Trga Slavija, gradske opštine Vračar i Savski venac

Izražavam protest što se u okviru Gradske uprave grada Beograda nastavlja planiranje grada isključivo za automobile, dok se održivi i ekološki vidovi saobraćaja zanemaruju. Ni za jedan profil saobraćajnica koje obuhvata plan (profili Nemanjine ulice, Ulice kralja Milana, Beogradske ulice, Makenzijeve ulice, Bulevara oslobođenja, Deligradske ulice, Ulice svetog Save, Ulice kralja Milutina, Saobraćajni trg Slavija) ne planiraju se biciklističke oznake, trake ili staze.

Predlozi

- 1. Predlažem ubacivanje biciklističke infrastrukture u okviru profila saobraćajnica primarne ulične mreže: Nemanjina ulica, Ulica kralja Milana, Beogradska ulica, Makenzijeva ulica, Bulevar oslobođenja i u okviru profila saobraćajnice: Saobraćajni trg Slavija;**

Izdanje JP „Putevi Srbije“ naslovljeno „Priručnik za projektovanje puteva u Republici Srbiji“ izdato u Beogradu 2012. godine predviđa sledeće vrste biciklističke infrastrukture:

- Biciklistički put;
- Biciklistička staza;
- Biciklistička traka;
- Biciklisti na kolovozu;

U skladu sa prostornim mogućnostima, u Nemanjinoj ulici, Ulici kralja Milana, Beogradskoj ulici, Makenzijevoj ulici i u Bulevaru oslobođenja i na Saobraćajnom trgu Slavija moguće je izvođenje najmanje jedne vrste biciklističke infrastrukture.

Uslov povezanosti nove biciklističke infrastrukture zadovoljen je budući da se prema informacijama iz Sekretarijata za saobraćaj planira biciklistička staza u Bulevaru oslobođenja, na potezu od Trga Slavija ka Trgu oslobođenja. Od Trga oslobođenja ka planini Avala vertikalnom signalizacijom označena je gradska biciklistička ruta br. 1. Ulicu kralja Milana bi trebalo planirati isključivo za javni prevoz, pešački i biciklistički saobraćaj.

Vezano za Saobraćajni trg Slavija, planiraju se dva paralelna kolovoza: kolovoz za javni prevoz i kolovoz za kolski saobraćaj. Zbog nedorečenosti Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Sl. glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US i 55/2014), nije jasno na kojem od dva kolovoza vozač bicikla može da se nalazi – prema Članu 40. to je „jedan metar od desne ivice kolovoza“.

Radi saniranja ove pravne nedoumice plana na koji se odnosi ova primedba i radi povećanja bezbednosti vozača bicikla, u okviru profila saobraćajnice Saobraćajni trg Slavija potrebno je planirati i biciklističku infrastrukturu.

2. Predlažem ograničavanje motornog saobraćaja i ubacivanje biciklističke infrastrukture u okviru profila saobraćajnica: Deligradska ulica i Ulica Svetog Save;

Potrebno je zatvoriti kolski ulaz iz Deligradske ulice i Ulice Svetog Save na Trg Slavija. Među pozitivnim efektima su:

- Optimizacija troškova rekonstrukcije koja je predmet ovog plana;
- Smanjenje broja konfliktnih tačaka u okviru Saobraćajnog trga Slavija, te povećanje bezbednosti svih učesnika u saobraćaju;
- Poboljšanje protoka svih vrsta saobraćaja, a prevashodno javnog prevoza, pešačkog i biciklističkog saobraćaja;

Deligradska ulica je ulica drugog reda. Ulica Svetog Save je deo sekundarne saobraćajne mreže. Osim toga što je poželjno usporiti i umiriti saobraćaj na svim saobraćajnicama u gradu radi bezbednosti svih građana i građanki, u ovim ulicama postoje preduslovi za ograničavanje motornog saobraćaja. U ovim ulicama, intenzitet saobraćaja je nizak i dominantan je statički saobraćaj (parkiranje).

Ove ulice su takođe prevashodno stambene, pa bi dodatno smanjenje intenziteta motornog saobraćaja kroz ove ulice imalo značaj za podizanje kvaliteta života u tim ulicama i za razvoj kvalitetnih javnih prostora i sadržaja za pešake.

Planirana javna garaža u okviru Trga Slavija koja će biti predmet razrade drugog plana mogla bi da stvori uslove da se u budućnosti Deligradska ulica i Ulica Svetog Save u delimično ili u potpunosti pretvore u zone usporenog saobraćaja ili pešačke ulice, pa je u tom smislu poželjno unapred i postepeno ograničavati motorni saobraćaj u ovim ulicama.

3. Predlažem ograničavanje motornog saobraćaja i formiranje pešačke zone u Ulici kralja Milutina, deo od Nemanjine ulice do Ulice kralja Milana;

Ovaj deo Ulice kralja Milutina potrebno je planirati kao pešačku zonu. Preduslovi postoje, jer je Intenzitet saobraćaja u ovom delu Ulice kralja Milutina nizak, a dominantan je statički saobraćaj (parkiranje). Statički saobraćaj (parkiranje motornih vozila) će negativno uticati na atraktivnost novoformiranog javnog prostora u bloku između Ulice kralja Milutina, Nemanjine ulice, Ulice kralja Milana i Saobraćajnog trga Slavija, pa je isti poželjno planirati u okviru javne garaže na Trgu Slavija, koja će biti predmet razrade drugog plana.

Planiranje ovog dela Ulice kralja Milutina kao pešačke zone olakšaće pešačku komunikaciju novoformiranje javne poršine sa parkom Manjež koji se nalazi u blizini. U perspektivi, obližnju Ulicu kralja Milana bi trebalo planirati samo za javni prevoz, pešački i biciklistički saobraćaj, a Ulicu Svetozara Markovića (deo od Ulice kralja Milana do Nemanjine ulice) takođe kao isključivo pešačku.

4. Predlažem planiranje pešačkih prelaza isključivo u nivou kolovoza;

Izričito apelujem da se odustane od planiranja podzemnih pešačkih prolaza.

Planiranjem podzemnih pešačkih prolaza otežava se i destimuliše pešačenje kao ekološki održiv vid saobraćaja, a osobe sa invaliditetom se stavljaju u neravnopravan položaj. Trenutni izgled i način održavanja podzemnih prolaza u okolini trga Terazije i u Ulici Zeleni venac svedoče o neatraktivnosti ovakve infrastrukture. Osim toga, pešački saobraćaj ima pozitivnu ulogu u usporavanju motornih vozila, što je poželjno u smislu opšte bezbednosti u saobraćaju.

Obrazloženje predloga

Na teritoriji opštine Vračar ne postoji ni metar biciklističke infrastrukture. Na teritoriji opštine Savski venac postoji biciklistička infrastruktura isključivo uz reke i ona je prevashodno rekreativnog karaktera, te je upotrebna vrednost iste u svrhu prevoza biciklom umanjena.

U tekstu Nacrta, u poglavlju 3.2.1, podnaslov *Podzemni pešački prolazi* navedeno je da će izgradnja podzemnih pešačkih prolaza omogućiti veću protočnost kolskog saobraćaja. Ovaj princip razvoja je u konfliktu sa zabrinjavajućim podacima iznesenim u poglavlju 3.2.2, podnaslov *Kvalitet vazduha* i podnaslov *Komunalna buka*. Simptomatično je i donošenje Rešenja o nepristupanju strateškoj proceni uticaja na životnu sredinu Plana detaljne regulacije Trga Slavija, Gradske opštine Vračar i Savski venac, pod brojem IX-03 br. 350.14-17/17 od 17.07.2014. godine. Veća protočnost kolskog saobraćaja nije u javnom interesu, budući da veća protočnost kolskog saobraćaja znači lošiji kvalitet vazduha i veći intenzitet komunalne buke. To stvara indirektno troškove vezano za zdravstvenu negu stanovništva, ali i direktne troškove zbog pojačane potrebe za održavanjem puteva koja oštećuju teška motorna vozila, a za koje se ovim planom omogućuje „veća protočnost“.

Planiranje infrastrukture za održive vidove saobraćaja u skladu je sa načelima „Projekta podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu“ koji sprovodi Program za razvoj Ujedinjenih nacija u Srbiji (UNDP) u saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda. Kao deo ovog projekta, označena je prethodno spomenuta gradska biciklistička ruta br. 1 od Trga oslobođenja ka planini Avala.

Planiranje biciklističke infrastrukture u skladu je sa Programom zaštite životne sredine za grad Beograd koju je uradio Sekretarijat za zaštitu životne sredine. U tački 16. Turizam akcionog plana ovog programa, spominje se nastavak izgradnje biciklističkih staza u zaštićenim prirodnim dobrima, povezivanje sa postojećim i povezivanje beogradskih biciklističkih staza sa sistemom evropskih staza, za šta su nadležni Sekretarijat za privredu, Turistička organizacija Beograda, Sekretarijat za zaštitu životne sredine i Sekretarijat za saobraćaj, kako se navodi u programu. U tački 17. Saobraćaj akcionog plana ovog programa kao mera za smanjenje buke navodi se planiranje i izgradnja pešačkih i biciklističkih staza, što je nadležnost Direkcije za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda, kako se navodi u programu.

U Beogradu,

(datum)

(potpis)

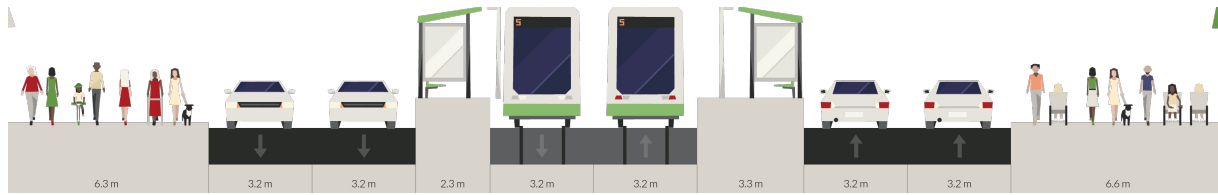
(ime i prezime)

(adresa prebivališta)

(poštanski broj i mesto prebivališta)

Grafički prikazi predloga

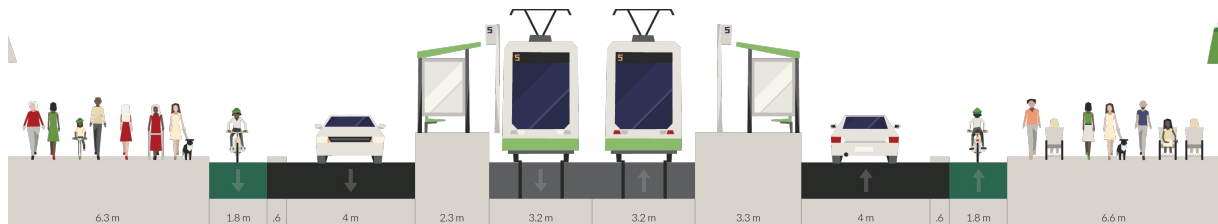
Profil Nemanjine ulice prema Nacrtu plana detaljne regulacije



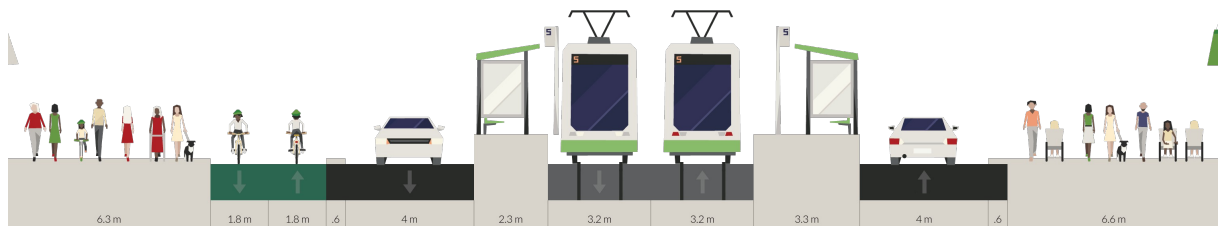
Umesto planiranja četiri trake za kolski saobraćaj saobraćaj, za profil Nemanjine ulice predlaže se:

1. **Za kolski saobraćaj:** Po jedna traka u oba smer;
2. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom od kolske trake:
 - Predlog A) Po jedna biciklistička traka u oba smer;
 - Predlog B) dvosmerna biciklistička staza;

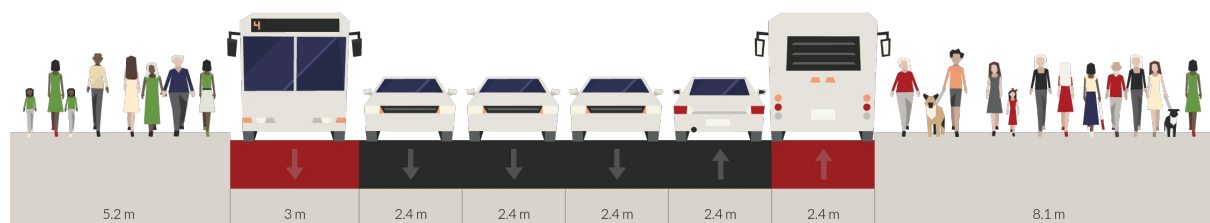
Predlog A za profil Nemanjine ulice



Predlog B za profil Nemanjine ulice



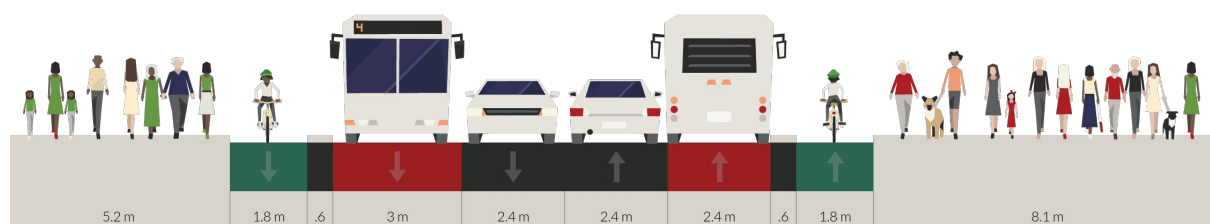
Profil Ulice kralja Milana prema Nacrtu plana detaljne regulacije



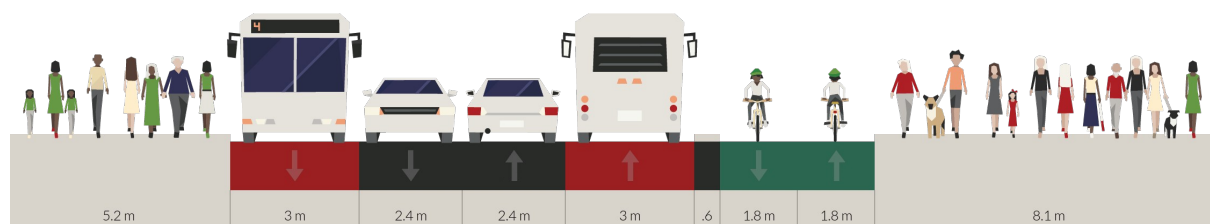
Umesto planiranja četiri trake za kolski saobraćaj saobraćaj, za profil Ulice kralja Milana predlaže se:

3. **Za kolski saobraćaj:** Po jedna traka u oba smer;
4. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom od žute trake:
 - Predlog A) Po jedna biciklistička traka u oba smer;
 - Predlog B) dvosmerna biciklistička staza;

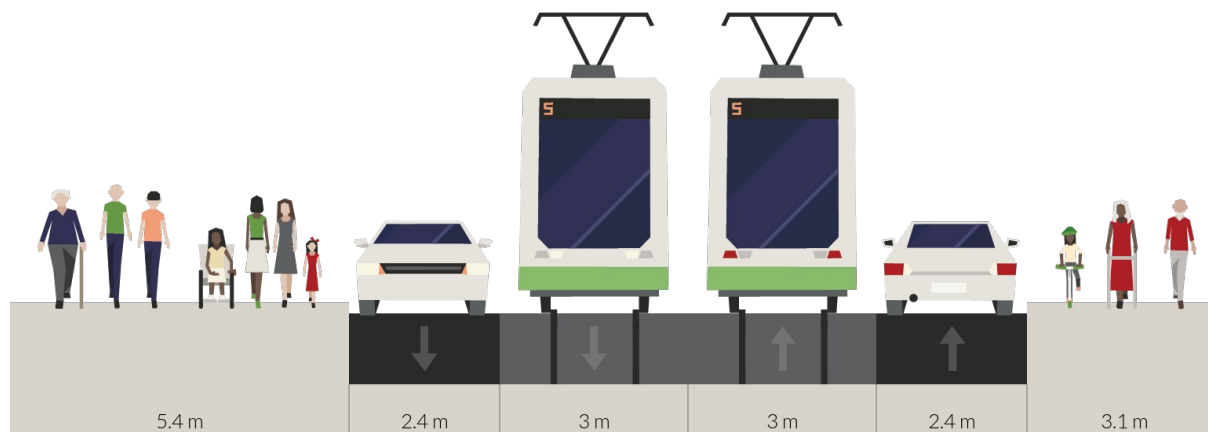
Predlog A za profil Ulice kralja Milana



Predlog B za profil Ulice kralja Milana



Profil Beogradske ulice prema Nacrtu plana detaljne regulacije



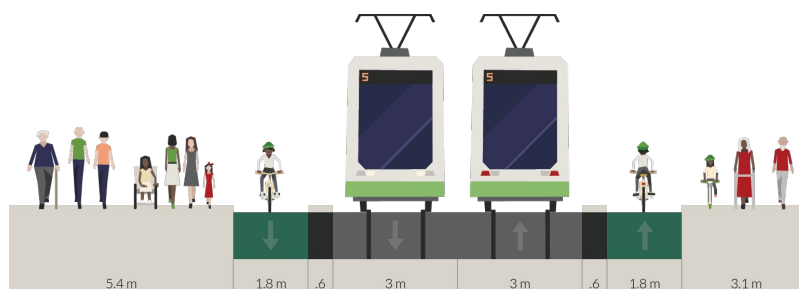
Umesto planiranja bez biciklističke infrastrukture, za profil Beogradske ulice predlaže se:

5. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom od kolske trake:

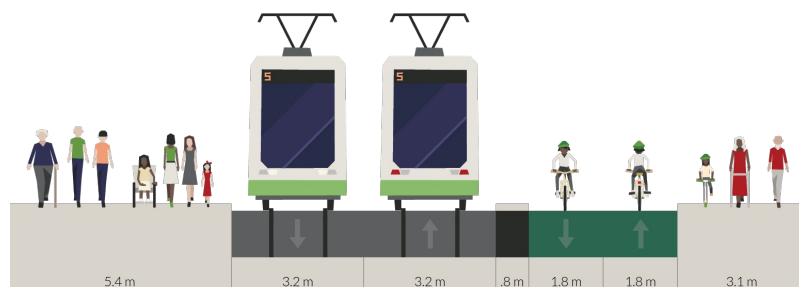
Predlog A) Po jedna biciklistička traka u oba smeru;

Predlog B) dvosmerna biciklistička staza;

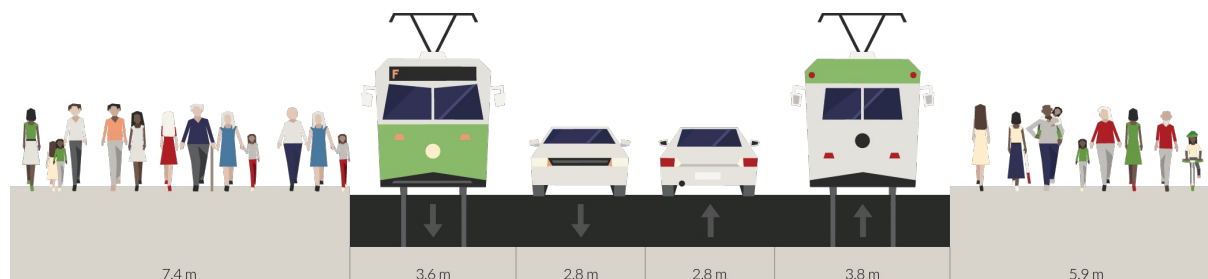
Predlog A za profil Beogradske ulice



Predlog B za profil Beogradske ulice



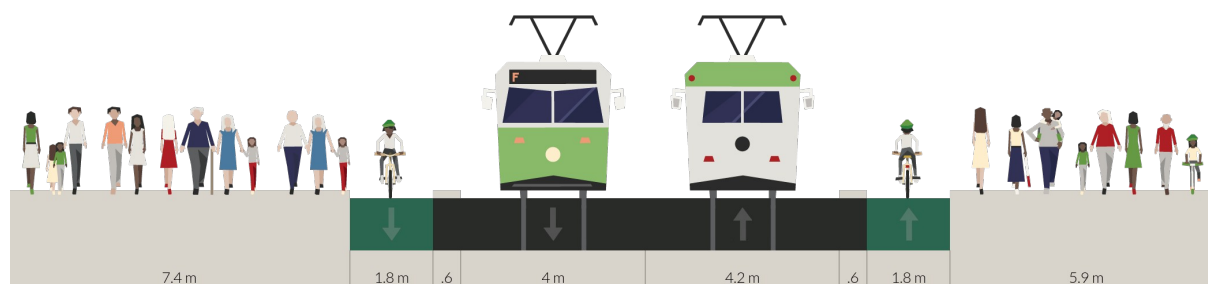
Profil Makenzijeve ulice prema Nacrtu plana detaljne regulacije



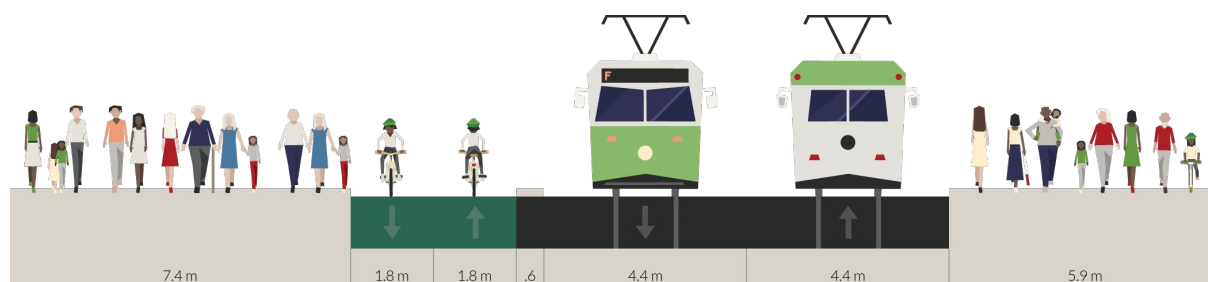
Umesto planiranja četiri trake za kolski saobraćaj, za profil Makenzijeve ulice predlaže se:

6. **Za kolski saobraćaj:** Po jedna traka u oba smeru;
7. **Za javni prevoz:** Žute trake za trolejbuse i autobuse;
8. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom od žute trake:
 - Predlog A) Po jedna biciklistička traka u oba smeru;
 - Predlog B) dvosmerna biciklistička staza;

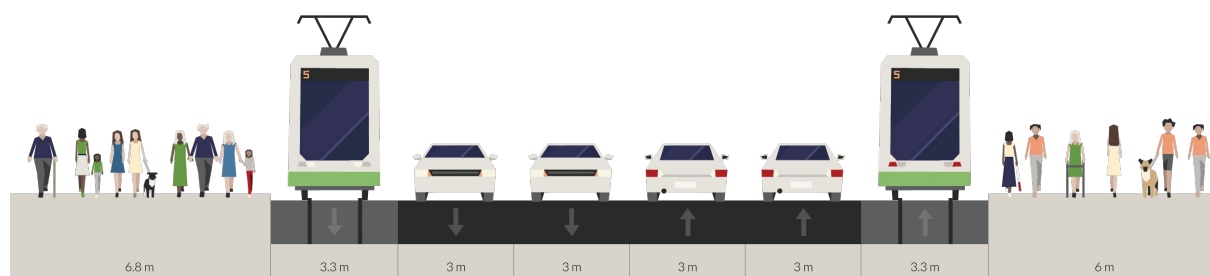
Predlog A za profil Makenzijeve ulice



Predlog B za profil Makenzijeve ulice



Profil Bulevara oslobođenja prema Nacrtu plana detaljne regulacije

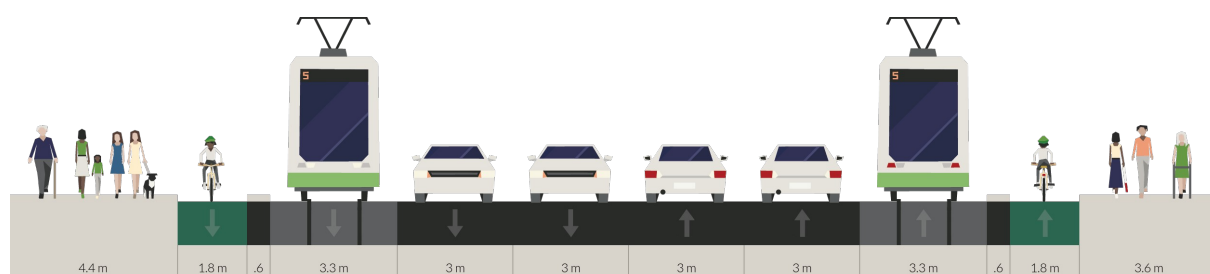


Umesto planiranja bez biciklističke infrastrukture, za profil Bulevara oslobođenja predlaže se:

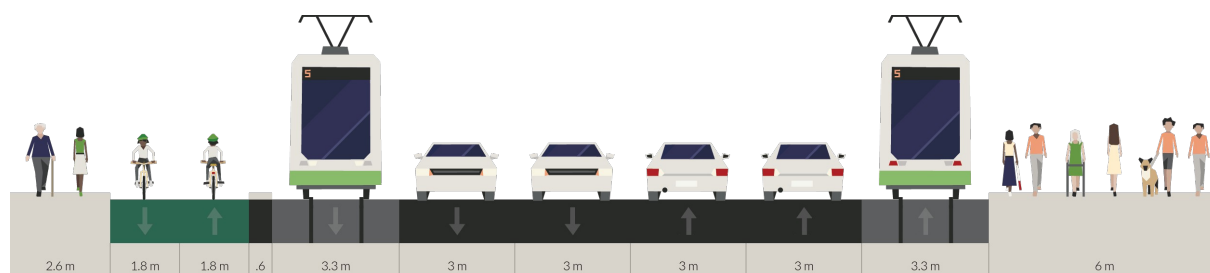
9. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom:

- Predlog A) Po jedna biciklistička traka u oba smeru;
- Predlog B) dvosmerna biciklistička staza;

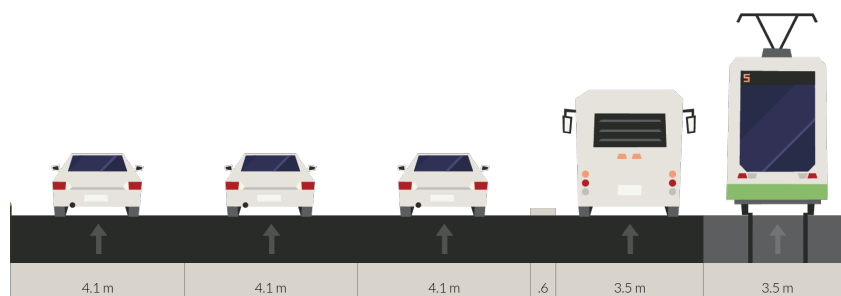
Predlog A za profil Bulevara oslobođenja



Predlog B za profil Bulevara oslobođenja



Profil kolovoza oko kružnog toka na Trgu Slaviji prema Nacrtu plana detaljne regulacije



Umesto planiranja tri trake za kolski saobraćaj, za profil kolovoza oko kružnog toka na Trgu Slavija predlaže se:

10. **Za kolski saobraćaj:**

Predlog A) tri trake manje širine;

Predlog B) dve trake;

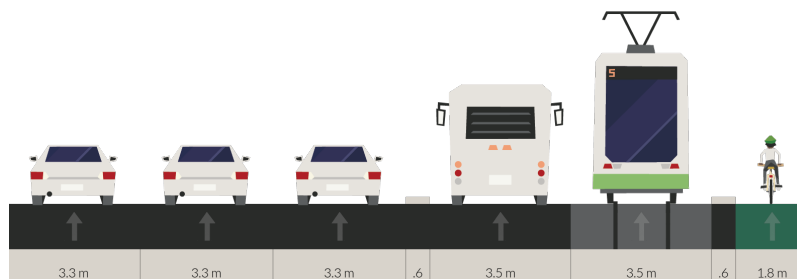
11. **Za javni prevoz:** izdignura tramvajska baštica i žuta traka;

12. **Za bicikliste:** Bezbedna infrastruktura odvojena bankinom;

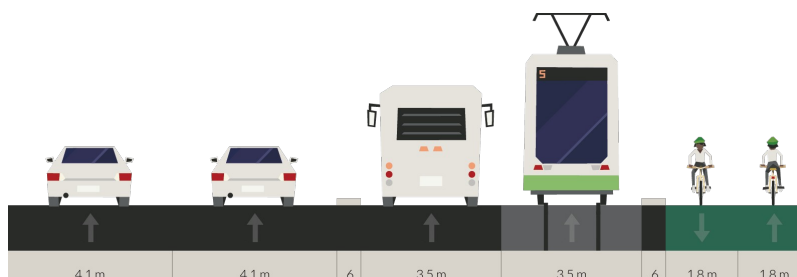
Predlog A) jednosmerna biciklistička staza;

Predlog B) bolje rešenje - dvosmerna biciklistička staza.

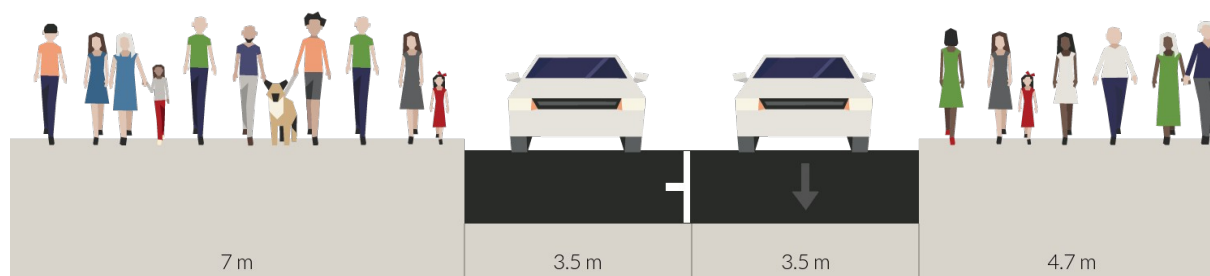
Predlog A za profil Saobraćajnog trga Slavija



Predlog B za profil Saobraćajnog trga Slavija



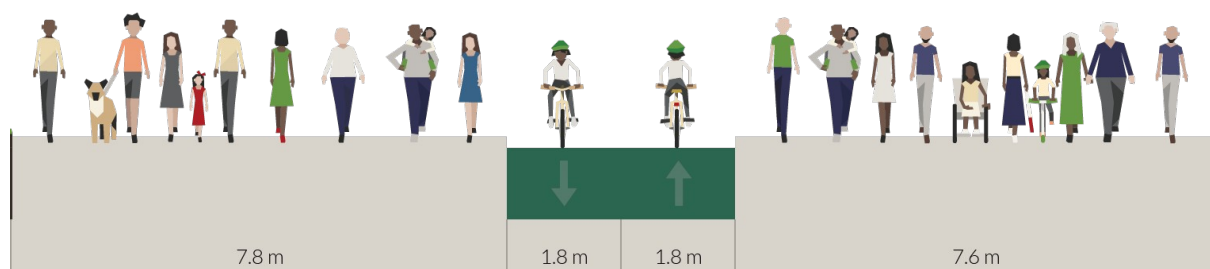
Profil Deligradske ulice i Ulice Svetog Save prema Nacrtu plana detaljne regulacije



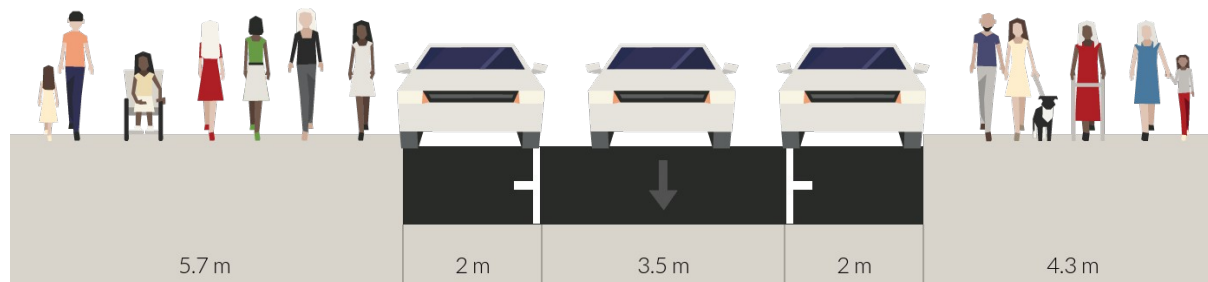
Umesto planiranja dve trake za kolski saobraćaj, za profil Deligradske ulice i Ulice Svetog Save predlaže se:

13. **Za kolski saobraćaj:** zatvaranje ulaza u Trg Slavija;
14. **Za bicikliste:** Dvosmerna biciklistička staza za prolaz preko trotoara do uključenja u kružni tok na Trgu Slavija;
15. **Za pešake:** Povezan i bezbedan trotoar bez motornog saobraćaja.

Predlog za profil Deligradske ulice i Ulice Svetog Save



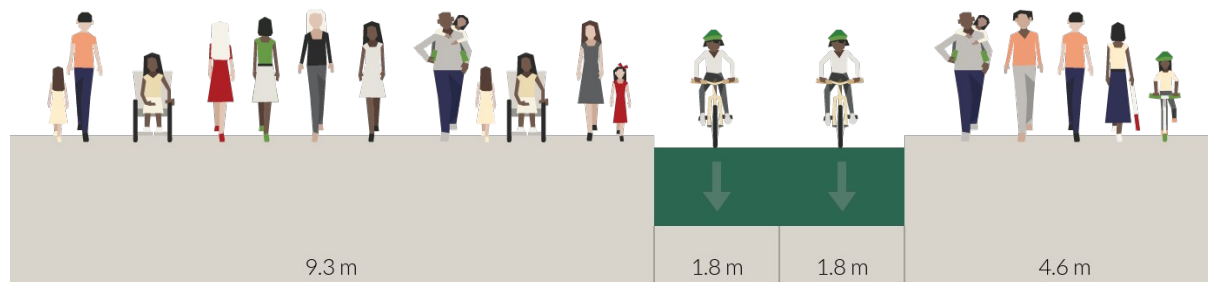
Profil Ulice kralja Milutina prema Nacrtu plana detaljne regulacije



Umesto planiranja tri trake za kolski saobraćaj, za profil Ulice kralja Milutina predlaže se:

16. **Za bicikliste:** Dvosmerna biciklistička staza;
17. **Za pešake:** Povezan i bezbedan trotoar bez motornog saobraćaja.

Predlog za profil Ulice kralja Milutina



Predlog za oznake „Biciklisti na kolovozu“

Prema izdanju JP „Putevi Srbije“ naslovljenom Priručnik za projektovanje puteva u Republici Srbiji izdatog u Beogradu 2012. godine, za vođenje biciklističkog saobraćaja se može koristiti i horizontalna signalizacija (advisory cycle lane), koja upozorava vozače na zajedničko korišćenje saobraćajne trake sa biciklistima.



Slika 1: Horizontalna oznaka -upozorenje vozačima: Biciklisti na kolovozu

Prema prethodno prikazanim predlozima za profile ulica koje su obrađene ovim Nacrtom plana detaljne regulacije, vidi se da postoji dovoljno prostora za fizički odvojenu biciklističku infrastrukturu u okviru profila ulica koje su pokrivene planom. Takva infrastruktura je najbezbednija za bicikliste, ali i za vozače motornih vozila.

Radi vođenja biciklista u delovima ulica koje nisu pokrivene ovim Nacrtom plana detaljne regulacije, a u kojima u trenutnom profilu nedostaje prostora za fizički odvojenu biciklističku infrastrukturu (npr. delovi Makenzijeve ulice, delovi Beogradske ulice), Sekretarijat za saobraćaj može doneti rešenje o označavanju horizontalne oznake - upozorenje vozačima: Biciklisti na kolovozu.